关于中国“一带一路”倡议推动联合国《2030年可持续发展议程》的思考

薛 澜 翁凌飞

清华大学 公共管理学院 北京 100084

摘要 在2015年千年发展目标收官之时，联合国全体会员国通过了联合国《2030年可持续发展议程》，其制定的17项可持续发展目标（SDGs）从3个维度为人类社会的可持续发展设定了宏伟目标，即通过善治实现经济发展、社会包容和环境的可持续性。该研究将“一带一路”倡议与联合国SDGs对接，结合对国有中资企业在印尼和柬埔寨的基础设施建设项目的实地考察，通过对基础设施建设的深度调研来了解“一带一路”倡议的具体执行情况和面临的挑战，分析中国的“一带一路”倡议在多大程度上参与并推动沿线国家实现SDGs。研究认为，尽管我国的“一带一路”倡议在实施的过程中面临一定的挑战，若将“一带一路”倡议的实施纳入联合国SDGs的框架下，兼顾各个国家的不同利益需求和关切点，寻找契合点，在政策层面上与SDGs实现对接，将有关项目融入各国政府的国家与地方发展议程，不仅能推动实现我国经济稳定增长，同时大大提升中国的国际地位、国际形象和国际话语权，最终实现习主席提出的“人类命运共同体”这一伟大的历史使命，走向共同繁荣。

关键词 “一带一路”倡议，联合国，《2030年可持续发展议程》，可持续发展目标，基础设施建设，历史机遇和挑战

DOI 10.16418/j.issn.1000-3045.2018.01.005

1 联合国《2030年可持续发展议程》实施的政策挑战

2015年9月联合国可持续发展峰会上，《2030年可持续发展议程》获得联合国全体会员国一致通过。作为指导2015—2030年全球发展工作的目标框架，《2030年可持续发展议程》包括17项可持续发展目标（下文简称“SDGs”），从3个维度为人类社会的可持续发展设定了宏伟目标，即通过善治实现经济发展、社会包容与环境的可持续性[1]。对于任何政府来说，无论是实现经济发展、社会包容，还是环境的可持续性都相当困难，而要同时兼顾，并在15年的政策实施周期内完成任务，面临

资助项目：国家社科基金重大项目（17ZDA077）
修改稿收到日期：2018年1月3日

的挑战更是前所未有[2]。

挑战一：SDGs 由于指标繁多、相互重复而存在大量争议。目标过多是 SDGs 中最具争议的部分。这样多的目标显然给各个国家，尤其是"一带一路"沿线的发展中国家执行 SDGs 带来巨大困难。同时，SDGs 还面临着如何将众多目标具体落实到处于不同发展阶段的会员国这一难题。联合国鼓励各会员国将实现 SDGs 与各国国情相结合来制定具体的国别指标，但目前制定的全球指标框架还没有涉及国别层面[3]。SDGs 中的一些目标间关联性较强，实施时需加强多层次的政策协调；一些目标间又存在矛盾和冲突[4]。例如，不同国家不同地区在解决气候变化问题上就存在分歧；发展中国家强调共同但区别责任原则，一些发达国家则片面强调所有排放大国都必须参与减排，这就面临着如何处理历史和现实的减排问题[5]。

挑战二：SDGs 的执行存在巨大资源缺口。从发展融资来讲，17 项 SDGs 中明确提出了"在 2030 年实现发展优质、可靠、可持续和有抵御灾害能力的基础设施，包括区域和跨境基础设施，以支持经济发展和提升人类福祉"；发展中国家对于基础设施的需求和资金缺口尤为巨大，单靠政府的财力和管理无法完成，而金融危机之后发达国家的发展援助资金不断减少，仅靠发达国家提供的官方发展援助远远不能满足需求，这就需要国际社会共同拓宽资金来源，吸引社会资本广泛参与，提高资金使用效率[6,7]。

挑战三：对 SDGs 各个目标的数据进行收集、度量和监测也是执行 SDGs 的关键环节①。有研究证明，SDGs涵盖的169 项指标中，至少有 91个指标需要进一步细化，仅有 29% 的指标有明确的界定，且在科学方法上是严谨的；其他则模糊不清，难以度量[8]。从具体实施的角度来看，无论是从方法论还是有效数据的获取性来说，如何精准地评估各国尤其是发展中国家实施 SDGs 的进度是非常困难的。数据缺失是监测 SDGs 各个目标最艰巨的挑战之一，弥补这种缺失需要在统计能力建设和其他数据收集方面加大投入力度，这项工作对发展中国家尤其重要[9]。

2 "一带一路"倡议给推进 SDGs 提供的重大历史机遇

过去 15 年，中国在减贫、卫生、教育等多个领域取得了举世瞩目的成就，同时为其他发展中国家落实千年发展目标做出了力所能及的贡献[10]。伴随着 SDGs 的制定，以中国为代表的新兴经济体在承担国际责任、扩大全球贡献中发挥越来越重要的作用。2013 年，中国政府提出共建"丝绸之路经济带"和"21 世纪海上丝绸之路"（简称"一带一路"）的重大倡议，得到国际社会高度关注，这是中国对世界经济格局变革产生重大影响的标志性事件[11,12]。该倡议的提出旨在建立亚欧非大陆及附近海洋的互联互通，构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络，实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续的发展。2015 年 3 月 28 日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，标志着国家层面的"一带一路"路线图正式出台，内容包括政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通；其中经济贸易合作和基础设施建设是优先合作领域[11]。

2.1 政策沟通

"一带一路"倡议的实施将有力地促进并推动 SDGs 的实现。联合国鼓励各国根据自身实际情况制定政策以实现包容性发展和经济增长，但这并不等同于各国间的发展模式毫无共性或不具备相互借鉴参考的价值[2]。以中国为例，系统梳理千年发展目标以来中国的发展路径、发展理念、减贫经验等，形成一套可与其他发展中国家分享借鉴的中国发展理论与实践，作为中国参与实现 SDGs 的指导思想，再借由"一带一路"倡议在发展中国家推广和分享[12,13]。薛澜等①认为中国自改革开放以来的

① Xue L, Weng L, Yu H. Addressing policy challenges in implementing SDGs through an adaptive governance approach— A view from transitional China. Sustainable Development, In press, 2018.

渐进式改革是“适应性治理”理论在中国发展历程中的体现和运用，并提出了中国在SDGs执行过程的“适应性治理”的理论框架。在过去30多年制度变迁和政策变迁的进程中，中国在五年规划的制定与实施、开展扶贫工作的过程中取得的成就和经验可以为“一带一路”沿线国家执行SDGs提供参考和借鉴。

2.2 设施联通

“一带一路”倡议将“设施联通”设定为优先领域和首要目标。SDGs第9项目标“建设坚实的基础设施”也明确提出，“在2030年实现发展优质、可靠、可持续和有抵御灾害能力的基础设施，包括区域和跨境基础设施，以支持经济发展和提升人类福祉，重点是人人可负担得起并公平利用上述基础设施”[14]。中国通过“一带一路”倡议向沿线国家提供基础设施，这不仅为发展中国家的基础设施建设和经济发展提供了有益的启示，契合“一带一路”沿线国家的实际需要，也和SDGs中第9项目标高度一致，并能真正改善由于全球经济衰退所导致的公共产品供应不足的问题，打消各国对于中国意图的疑虑、误解和误读[15]。

2.3 资金融通

当前，“一带一路”沿线国家和地区基础设施非常落后，资金缺口巨大。据亚洲开发银行估计，2010—2020年，若要亚洲各经济体的基础设施达到世界平均水平，需要投资8万亿美元，而亚洲开发银行每年可提供的基础设施项目贷款仅为100亿美元[16]。这些发展中国家普遍财政实力较弱，国内储蓄和资本积累严重不足，难以独立承担起建设基础设施的重任[16]。鉴于此，改变这些国家基础设施落后的现实，成为实现“一带一路”沿线国家和地区互联互通的先决条件。

作为发展中国家，中国在30多年的经济发展中取得的成就充分证明，基础设施建设的整体性和系统性是拉动我国经济增长的重要因素和保障[17]。中国大力开展基础设施建设的发展战略在有效改变中国基建落后面貌的同时，也大大提升了中国建设基础设施的技术水平，给基础设施建设注入了新的理论和实践基础[18]。中国不仅能为“一带一路”沿线国家和地区基础设施建设提供强大的融资保障和供给能力，还能同各国分享中国经验，使各国发展出适合本国特色的基础设施建设模式，实现本国经济增长，进而通过互联互通最终走向共同繁荣[17,19]。

3 “一带一路”倡议给实施SDGs带来的挑战

通过实施SDGs将有利于中国“一带一路”倡议在沿线国家的推广和实施，从而对沿线国家的中长期经济和社会发展作出贡献，履行中国对于坚定不移地执行SDGs的国际承诺[2]。尽管如此，由于“一带一路”倡议是国家层面提出的区域性战略，这与全球性具有普世性意义的SDGs在覆盖面、背景、目标、具体实施方式等方面存在差异，这就使得通过推进“一带一路”倡议来实现SDGs面临一些问题和挑战。其中，地缘政治风险、经济风险、社会风险、环境和法律风险是“一带一路”倡议面临的最主要挑战[20-22]。推行“一带一路”倡议面临的诸多风险和挑战将加剧“一带一路”倡议的实施难度，成为中国帮助推动各国实现SDGs的现实障碍，最终影响中国推动各国实现经济和社会发展中所发挥的作用。

“一带一路”倡议和SDGs具有共同的愿景、原则和一些共同的目标，如何在执行SDGs的框架下推动“一带一路”倡议，使其发挥更大的国际影响力，这不仅是当代中国在国际化进程中参与全球事务面临的一大挑战和机遇，也是我国高校、研究所和智库等研究人员的一项重要研究课题。

2017年6—7月，笔者团队对印尼和柬埔寨进行了为期一个月的实地调研和访谈，对国有中资企业在印尼和柬埔寨的基础设施建设（公路、铁路、桥梁、港口和水电站）的项目所在地进行了实地考察，试图通过对基础设施建设的深度调研来了解“一带一路”倡议的具体执行情况和面临的挑战，深入分析中国的“一带一路”倡议在多大程度上参与并推动沿线国家实现SDGs。调研期间深度访谈近40余人，访谈对象包括印尼、柬埔寨各级

政府官员、当地智库和高校研究人员，以及参与基础设施建设的国有中资企业代表与现场负责人。通过与不同利益相关者的深度访谈，我们收集了当地政府官员和学者对中国"一带一路"倡议的看法，中国企业在印尼、柬埔寨两国基础设施建设的实施和进展情况，以及中国基建项目给当地百姓带来的作用和影响。

3.1 我国与"一带一路"沿线参与国的政策沟通与对接不够

尽管"一带一路"倡议由中国提出和倡导，但仅仅把"一带一路"定位成中国的国家战略，就无法与SDGs进行有效衔接，不利于推动SDGs的实施。因此，将"一带一路"倡议和沿线参与国的国家战略有效对接是实现"政策相通"的前提。在调研中发现，当前的"一带一路"倡议在操作层面与相关参与国的发展战略合理对接不够。

"一带一路"沿线国家绝大多数为发展中国家，沿线各国的经济体量、国体、政体、文化、语言，甚至所处的发展阶段都大相径庭，"一带一路"倡议框架下的具体做法很难做到放之四海而皆准，须要将国内制定的政策与参与国的国家发展规划相对接，使得"一带一路"倡议被参与国政府和民众所接受。在采访中发现，柬埔寨的高校、智库等研究人员认为，中国的"一带一路"是"中国梦"，但我们要实现的是"柬埔寨梦"，如何在"一带一路"建设中将"中国梦"和"柬埔寨梦"对接？印尼智库的研究人员也坦言，印尼总统佐科在2014年提出"海洋强国"战略，倡导将印尼建成"全球海上支点和文明枢纽"的愿景。在政策执行和实施的过程中，中国的"一带一路"倡议和印尼的"海洋强国"如何实现战略对接并落地？

另外，"一带一路"倡议与所在国地方层面或基层的政策沟通极为薄弱。在"一带一路"倡议下，我国大力推进基础设施的投资建设，但其中征地问题往往成为中国企业在印尼和柬埔寨投资最棘手的问题。发展中国家的基建工程、道路、铁路、机场、水电站项目大多位于偏远地区，基建工程涉及到的征地等问题都需要和村主任、村民充分沟通。这就需要通过当地政府部门与民众沟通和协调，化解矛盾，确保项目的实施有广泛的民意基础。然而，这些工作的重要程度往往被忽视。当项目仓促签约上马后，由于和当地政府对接以及民众沟通不足，加之语言不畅、文化不同，造成项目执行缓慢，甚至夭折。某中资企业在印尼修建高速公路的项目就由于征地困难等原因，导致工期延期一年半多，这大大损害了该企业的利益，其信誉和形象也受到影响。

3.2 我国参与"一带一路"沿线国家开发建设的绿色发展与环境保护应对措施有待完善

如上所述，SDGs中第9项目标提出了"建设具有抵御灾害能力的基础设施"，子目标1、4和5中提到了"建设可持续的，采用环保技术和清洁能源的基础设施"[14]。开展基础设施建设是"一带一路"倡议下的优先发展目标，基础设施建设对于区域内的绿色发展起着基础性作用。由于基础设施使用周期长，利用程度高，其本身的节能环保程度将在未来很长一段时间影响区域内的资源环境状况[23]。基建项目的建设过程又需要耗费大量资源和能源，排放废水、废气和固体废弃物等，从而带来新的环境保护问题[24]。

印尼、柬埔寨等发展中国家尽管经济发展相对滞后，但非常重视环境和自然资源的保护；加之这些国家的社交媒体、新闻传播业相对开放发达，当地媒体通过对西方环保理念的大肆宣传，使得国民环保意识非常强烈。在柬埔寨举办的"一带一路"倡议相关会议上，政府、非政府组织与高校、研究所和智库等研究人员均对中国在柬埔寨的投资和援助项目的潜在环境影响表达了关切，甚至有记者一再质问参加会议的中国学者，中国企业在柬埔寨的投资是否会对环境造成影响？中国企业会不会采取措施以减小项目工程对环境的破坏？在印尼，当地智库和官员也对中国基建项目潜在的环境影响提出了质疑。他们认为中国在印尼的项目优势以低价为主，项目质量受争议；加之中国不断加大在印尼水电建

设项目的投资，对环境造成潜在的不利影响，因此认为对于中国的投资需要更加谨慎。

在“一带一路”沿线国家，水电市场潜力非常巨大。东南亚目前的水电开发率平均为百分之十几，远低于发达国家70%—80%的开发水平。数据显示，截至2016年初，我国已与80多个国家建立了水电规划、建设和投资的长期合作关系，占国际水电市场50%以上的份额。中国电建集团发布的《中国电建印尼可持续发展报告》显示，该企业在印尼实施项目共计38个，其中14个项目竣工，24个项目在建，投资合同额共计39.1亿美元[25]。在“一带一路”倡议下，中国水电企业正成为推动世界水电发展的重要力量。

中国水电建设工程在海外的快速发展引发了所在国政府、民众及非政府组织等对生态环境保护的关注[26]。因工程占地、施工截流、施工采石取土等对生物多样性和生态环境造成的不利影响也成为西方媒体和环保主义者用来攻击中国海外投资的话题[26,27]。中国在“一带一路”沿线国家的项目建设目前集中在铁路、港口、公路、大坝等方面。随着“一带一路”倡议的深入推进，中国在海外的投资机会将不断增加，环境风险也会加大。如果环境保护做得不好，不仅会造成企业和当地民众之间的隔阂，更谈不上“一带一路”建设所倡导的“民心相通”。如果在海外的经济活动中，首先做好环境保护，将有助于当地民众感知“一带一路”倡议的价值。因此，坚持绿色发展是“一带一路”倡议可持续性的先决条件。

3.3 我国与“一带一路”沿线国家的民众信任有待加强

SDGs中第8项目标提出了“促进持久、包容、可持续的经济增长，实现充分就业，确保人人有体面工作”[14]。创造高质量的就业岗位仍是几乎所有经济体2015年之后长期面临的主要挑战之一。而在人口基数庞大、劳动力增长迅猛的发展中国家，解决就业成为最紧迫的社会经济问题[3,4]。

调研发现，落实“民心相通”最主要的问题是解决当地就业和雇佣中国劳工间的矛盾。例如，印尼人力资源水平相对低下，工作和生活节奏较慢；而且印尼政府制定的《劳工法》明确规定，员工工作时间每周不得超过40个小时。为了加快工程进度，许多中资企业不得不带中国工人到印尼赶工期。在印尼劳工部、移民局的搜查中，一些非法劳工被遣送，并被媒体曝光。这加深了印尼社会对中国劳工的不信任，印尼劳工部不得不一再收紧中国劳工的工作签证发放。然而中国工程建造企业对于技能型人才的需求和印尼缺乏此类人才之间的矛盾，致使一些中资企业铤而走险，让中国劳工利用商务或旅游签证到印尼工作，这样，劳工问题周而复始地循环下去。

劳工问题在印尼有着社会、经济、政治、制度和国际等深层因素。从社会发展的角度来看，印尼是世界上第四大人口国，2016年人口总数约2.6亿人，失业率为5.6%；53%的年轻人在非正式部门就业。中国企业的到来带动了当地经济的发展，给当地社会带来了更多就业机会的期望。但是从加快项目执行进度考虑，中国企业在投资基建工程的同时带来了中国劳工，这就很容易被当地社会认为这些中国劳工抢占了当地人的工作机会，加深了当地百姓对中国企业的不满；媒体的炒作使得中国劳工和本土用工问题间的矛盾激化，中国的海外形象进一步受损。

中国劳工问题在柬埔寨同样存在，也是中国企业在柬埔寨投资面临的最棘手问题之一。中国企业在柬埔寨承建基建工程时，与柬国交通部签订的用工比例是1∶10，即雇佣1个中国人的同时还需要雇佣10个当地员工，但实际上很难达到这一比例，通常只是1∶4或1∶5的用工比例。根据联合国人类发展报告，柬埔寨国家发展指数位列全球第143位，平均受教育年限仅为4.7年，低教育水平对其未来社会经济的发展产生严重的负面影响[16]。柬埔寨人口年轻化程度较高，如果年轻人无法找到一份薪酬合适的工作，劳动力优势可能变成“定时炸弹”，造成社会的不稳定。

“国之交在于民相亲，民相亲在于心相通。”习

主席多次强调，“一带一路”倡议是一项造福各国人民的倡议。在“一带一路”的建设过程中，如何在加强政府间信任的同时，建立所在国民众对中国的信任，实现“民心相通”？相比政府和研究机构，民众更加关心的是他们能否从“一带一路”建设的项目中受益，譬如是否提供就业、改善交通、增加收入等。从这个角度上讲，要推动“一带一路”倡议中的“民心相通”，尤其需要建立中国企业、民众与参与国民众间的信任，在保证项目建设工期、满足企业用工标准的前提下，解决当地的就业问题。

4 如何通过“一带一路”建设推进沿线国家实现 SDGs

“一带一路”倡议和 SDGs 都产生于全球经济治理格局深度调整的时代背景之下，都旨在建立包容的全球伙伴关系，也都关乎能否实现大多数国家，尤其是绝大多数发展中国家在未来 15 年甚至更长时期的发展路径。尽管二者的角度和立场，以及要实现的最终目标表述有所不同，但从内容上看，相互间却存在许多契合点。SDGs 是适用于绝大多数国家尤其是发展中国家的普适性议程。“一带一路”倡议与联合国宪章的目标和原则一致，倡议中的 5 个合作领域，即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通，与联合国制定的17项可持续发展目标即 SDGs 也有着密不可分的联系。

“一带一路”倡议为沿线各国和亚洲大陆实现共同繁荣发展提供了历史机遇。将“一带一路”倡议的实施纳入联合国 SDGs 的框架下，可以兼顾各个国家的不同利益需求和关切点，在政策层面上与 SDGs 实现对接，并根据沿线国家的不同需求将有关项目融入各国政府的国家与地方发展议程；而坚持在联合国 SDGs 的框架下推进“一带一路”建设，将会避免发展中国家重走以生态环境破坏为代价换取经济增长的老路，处理好经济发展与生态环境保护的关系。只有这样，“一带一路”倡议才可能真正在沿线各个国家落地，获得沿线各国民众的欢迎和支持，实现“民心相通”，进而推动经济增长、社会包容进步，实现构建“人类命运共同体”和平发展的历史使命。

参考文献

1 United Nations. The Road to Dignity by 2030: Ending Poverty, Transforming All Lives and Protecting the Planet. [2014-08-20]. http://www.un.org/disabilities/documents/reports/SG_Synthesis_Report_Road_to_Dignity_by_2030.pdf.

2 薛澜. 促进全球可持续发展的三大支柱. 人民日报, 2015-09-13.

3 Sachs J. From millennium development goals to sustainable development goals. The Lancet, 2012, 379(9832): 2206-2211.

4 David G, Stafford-Smith M, Gaffney O, et al. Policy: Sustainable development goals for people and planet. Nature, 2013: 495(7441): 305-307.

5 何建坤. 全球气候治理新机制与中国经济的低碳转. 武汉大学学报：哲学社会科学版, 2016, 69(4): 5-12.

6 徐奇渊, 孙靓莹. 联合国发展议程演进与中国的参与. 世界经济与政治, 2015, (4): 43-66.

7 王天义. 全球化视野的可持续发展目标与PPP标准：中国的选择. 改革, 2016, (2): 20-34.

8 Lu Y, Nakicenovic N, Visbeck M, et al. Policy: Five priorities for the UN Sustainable Development Goals-Comment. Nature, 2015, 520(7548): 432-433.

9 SDSN. Getting started with the Sustainable Development Goals: A guide for stakeholders. [2017-11-12]. http://unsdsn.org/wp-content/uploads/2015/12/151211-getting-started-guide-FINAL-PDF-.pdf.

10 吴洪波. 2015年后的国际发展合作——联合国的视角. 国际展望, 2013, (3): 1-7.

11 国家发展改革委, 外交部, 商务部. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动. [2015-04-01]. http://zhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml.

12 盛斌, 黎峰. “一带一路”倡议的国际政治经济分析. 南开学报（哲学社会科学版）, 2016, (1): 52-64.

13 Winter T. One Belt, One Road, One Heritage: Cultural diplomacy and the silk road. The diplomat, 2016. [2017-11-12]. https://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road/.

14 United Nations. Report of the Inter-Agency and Expert Group on Sustainable Development Goal Indicators. New York: United Nations, 2016.

15 黄梅波, 朱丹丹, 吴仪君. “后2015发展议程”与中国的应对. 国际政治研究, 2015, 52(1): 91-112.

16 Asian Development Bank. Meeting Asia’s Infrastructure Needs. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017: 1-131.

17 姜安印. “一带一路”建设中中国发展经验的互鉴性——以基础设施建设为例. 中国流通经济, 2015, 29(12): 84-90.

18 黄河. 公共产品视角下的“一带一路”. 世界经济与政治, 2015, (6): 138-155.

19 Kong B, Gallagher K P. The Globalization of Chinese Energy Companies: The Role of State Finance. [2017-11-12]. http://www.bu.edu/pardeeschool/files/2016/06/Globalization.Final_.pdf.

20 王跃生. 世界经济“双循环”、“新南南合作”与“一带一路”建设. 新视野, 2015, (6): 12-18.

21 唐彦林, 贡杨, 韩佶. 实施“一带一路”倡议面临的风险挑战及其治理研究综述. 当代世界与社会主义, 2015 (6): 139-145.

22 Erica Downs, Mikkal E Herberg, Michael Kugelman, et al. Asia’s Energy Security and China’s Belt and Road Initiative, [2017-11-12]. http://nbr.org/publications/specialreport/pdf/free/010218/SR68_Asias_Energy_Security_November2017.pdf.

23 张坤民, 王灿. 中国环境保护的政策框架及其投资重点. 中国人口资源与环境, 2000, 10(1): 20-24.

24 解然. 绿色“一带一路”建设的机遇、挑战与对策. 国际经济合作, 2017 (4): 10-13.

25 中国电建集团. 中国电建印尼可持续发展报告. [2017-12-28]. http://www.powerchina.cn/attach/0/a51da0464ae345ac83583c535e4b2409.pdf.

26 The Economist. The politics of dam-building: Opening the floodgates. [2013-09-20]. https://www.economist.com/news/china/21586538-great-rivers-china-are-being-dammedregardless-consequences-opening-floodgates.

27 Laurance W F, Clements G R, Sloan S, et al. A global strategy for road building. Nature, 2014, 513(7517): 229-232.

Thoughts on China’s Belt and Road Initiative for Promoting UN 2030 Sustainable Development Goals

XUE Lan WENG Lingfei

(The School of Public Policy and Management, Tsinghua University, Beijing 100084, China)

Abstract In September 2015, the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) adopted by all member States of the United Nations set the ambitious goal of sustainable development in three dimensions, namely, economic development through good governance, social inclusion, and environmental sustainability. The study aims to link up the “Belt and Road Initiative” (BRI) with the SDGs. Combining the field research on infrastructure construction projects funded by state-owned enterprises in Indonesia and Cambodia, we try to understand the challenges in China’s BRI implementation, further to analyze the extent to which China’s BRI is participating in and promoting the achievement of the SDGs for other developing countries. The study shows that although China’s BRI still faces challenges in its implementation, under the framework

of the SDGs, if different interest needs and concerns of participant states could be considered, linking BRI with the SDGs at the level of policy implementation, integrating the projects into the national and local development agenda of the government, thus, the implementation of BRI not only will promote China's economic growth, but also will greatly enhance China's international image and international discourse rights. Ultimately, this great initiative will achieve the historic mission of "the community of human destiny" , putting forward by Chairman Xi towards a common prosperity.

Keywords Belt and Road Initiative (BRI), United Nations, agenda 2030 for sustainable development, sustainable development goals (SDGs), infrastructure construction, historical opportunities and challenges



薛 澜 清华大学公共管理学院院长、教授、博士生导师，清华大学全球可持续发展研究院院长。主要从事可持续发展，全球治理，科教政策、公共政策与管理等研究。1991年获美国卡内基梅隆大学工程与公共政策系博士学位。兼任国务院公共管理学科评议组召集人、中国行政管理学会副会长、国家战略咨询与综合评审特邀委员会委员、国务院应急管理专家组成员。E-mail: xuelan@tsinghua.edu.cn

XUE Lan Cheung Kong Chair Professor and the Dean of School of Public Policy and Management, at Tsinghua University. He is also the Director of the China Institute for S&T Policy and Deputy Director of the China Institute for Strategic Study on Engineering and Technology Development. His research interests include sustainable development, global governance, science and education policy, public policy and management. E-mail: xuelan@tsinghua.edu.cn